

**ACTA EXTRAORDINARIA N°57-2024
PERIODO CONSTITUCIONAL
2020-2024**

ACTA NÚMERO CINCUENTA Y SIETE- DOS MIL VEINTICUATRO DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA QUE CELEBRA EL CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO DE CÓBANO EL DÍA VEINTINUEVE DE FEBRERO DEL DOS MIL VEINTICUATRO A LAS DIECISEIS HORAS CON TREINTA MINUTOS LA SALA DE SESIONES DE ESTE CONCEJO.

Con la presencia de las siguientes personas:

PRESIDENTE a.i.

Manuel Ovares Elizondo

CONCEJALES PROPIETARIOS

William Morales Castro

Kemily Rebeca Segura Briceño

CONCEJALES SUPLENTE

INTENDENTE

ASESORA LEGAL

SECRETARIA

Roxana Lobo Granados

AUSENTES

CONCEJALES PROPIETARIOS

Eduardo Sánchez Segura.

Minor Centeno Sandi

Eric Salazar Rodríguez

CONCEJALES SUPLENTE

Cristel Gabriela Salazar Cortes

Carlos Duarte Duarte

Se comprueba el quórum y se da inicio a la sesión sometiendo a consideración del Concejo el orden del día propuesto para esta sesión

ARTICULO I ORACIÓN

ARTICULO II. PRESENTACION INFORME DE AUDITORIA DENOMINADO “INFORME DE AUDITORIA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LA EVALUACION DE LOS CONTROLES ESTABLECIDOS POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE DISTRITO DE COBANO EN LA EJECUCION DE OBRAS VIALES CON CARGO A LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS LEYES NUMEROS 8114 Y 9329 PARA EL PERIODO 2021-2023”

ARTICULO I. ORACION

A cargo de la secretaria

ARTICULO II. PRESENTACION INFORME DE AUDITORIA DENOMINADO “INFORME DE AUDITORIA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LA EVALUACION DE LOS CONTROLES ESTABLECIDOS POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE DISTRITO DE COBANO EN LA EJECUCION DE OBRAS VIALES CON CARGO A LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS LEYES NUMEROS 8114 Y 9329 PARA EL PERIODO 2021-2023”

PRESIDENTE a.i. Le da la bienvenida a la Auditora Municipal y le concede la palabra LIC. MARICEL ROJAS. Agradece el espacio y la presencia de los señores concejales Indica que viene a presentar el informe denominado:

“INFORME DE AUDITORIA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LA EVALUACION DE LOS CONTROLES ESTABLECIDOS POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE DISTRITO DE COBANO EN LA EJECUCION DE OBRAS VIALES CON CARGO A LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS LEYES NUMEROS 8114 Y 9329 PARA EL PERIODO 2021-2023”

2. RESULTADOS

2.1 IMPORTANCIA DE GESTIONAR EFICIENTEMENTE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS LEYES 8114 Y 9329

a) Sobre la falta de normativa interna que regule el funcionamiento de la Junta Vial Distrital, la Unidad Técnica de Gestión Vial y la declaratoria de calles publicas

A pesar de que la actual Junta Vial de este CMDC fue juramentada en la sesión ordinaria Nro. 116 del 23 de agosto de 2021 se constató que hasta la fecha no se ha obtenido la aprobación formal del Concejo, y, en consecuencia, tampoco se ha publicado, el reglamento interno que regule su organización y funcionamiento.

Este vacío normativo se extiende también al Departamento de Ingeniería Vial, actualmente operando como UTGVM, encargado de respaldar la ejecución de obras financiadas con recursos de las leyes 8114 y 9329.

Asimismo, tampoco se dispone de normativa interna con criterios técnicamente definidos para declaratoria de calles públicas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 9329¹ y su reglamento, con lo cual el CMDC corre el riesgo de que se estén invirtiendo recursos en vías distritales en forma contraria a lo establecido por la normativa.

La legislación vial establece que el Concejo Municipal tiene la responsabilidad de regular aquellos aspectos del funcionamiento de la Junta Vial de Distrito (JVD) que no estén contemplados en su reglamento interno. En caso de ausencia de disposiciones específicas, se aplicarán las

¹ Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal

normativas de la Ley General de la Administración Pública referentes al funcionamiento de órganos colegiados².

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4, inciso a), y el artículo 13, inciso c) del Código Municipal, las municipalidades tienen la facultad de promulgar reglamentos autónomos de organización y servicio.

Por otro lado, la normativa general en materia vial señala que la titularidad y las potestades concernientes a la administración de los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados, corresponderá a los gobiernos locales, siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el MOPT como ente rector y fiscalizador en la materia, por lo tanto y referido con el proceso de declaratorias de calles públicas y para que se considere en lo que sea pertinente, el MOPT publicó la directriz 041-MOPT³, "Parámetros de eficiencia del proceso declaratorio en rutas de travesía y tramos de conexión en el suelo no sujeto a control urbanístico".

Según ese documento, lo que se busca es aclarar los parámetros y hacer más eficientes los procesos de identificación y transformación de calles locales a rutas de travesía o bien su incorporación en la red vial complementaria en estricto apego a lo establecido en la Ley General de Caminos N° 5060 y sus reformas, el Reglamento sobre Clasificación Funcional de Caminos Públicos 13041-T, la Ley de Planificación Urbana N° 4240, la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad N° 7798 y el Plan Nacional de Transportes.

En resumen, la adopción de esta reglamentación no solo proporcionaría un marco legal sólido para la JVD y la Administración, sino que también facilitaría la colaboración efectiva con la comunidad y otras entidades, promoviendo así el desarrollo integral y sostenible de la red vial distrital⁴.

b) Debilidades en el levantamiento de actas de la JVD

El artículo 22 de la Ley General de Control Interno Nro. 8292 confiere a la Auditoría Interna, entre otras facultades, autorizar, a través de una razón de apertura, los libros de actas **que deben ser mantenidos por los órganos sujetos a su competencia institucional**. Por su parte, las "Normas de Control Interno para el Sector Público" establecen que los jefes y titulares subordinados, en virtud de sus competencias, **deben asegurar la disponibilidad de los libros contables y de actas requeridos por el marco legal correspondiente**.

También se debe tomar en cuenta que el *Decreto N° 40138-MOPT "Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114"*, dispone que "... en aquellos cantones en los que existan Concejos Municipales de Distrito, existirán Juntas Viales Distritales nombradas por el Concejo Municipal del cantón respectivo, **con la conformación, funcionamiento y competencias indicadas en el presente artículo y conexos**, en lo que les sea aplicable". (el destacado no es del original)

Tras la revisión de las actas correspondientes al periodo comprendido entre los años 2021 y 2023, se evidenció que la JVD no cumple con la frecuencia de reuniones estipulada por el reglamento ya citado, de sesionar de forma ordinaria al menos una vez al mes, y extraordinarias cuando su presidente o al menos tres de sus miembros así lo convoquen. Adicionalmente, se estipula en ese Reglamento que el incumplimiento de deberes o la ausencia injustificada a tres sesiones consecutivas o seis alternas en un año calendario será motivo de destitución de los miembros⁵.

Se comprobó además la falta de impresión, foliación y firma de las actas, pues estas fueron facilitadas en Word, pero no se han transcrito al libro de actas, lo cual genera incertidumbre respecto

² Decreto N° 40138-MOPT feb. 2017 y Artículos 9 y 10 del Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114

³ Alcance 30 a La Gaceta, del 8 de febrero de 2019, el MOPT

⁴ Artículo 5. Funciones municipales para la gestión vial. Decreto N°40137-MOPT feb. 2017

⁵ Artículo 10 del Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114

a la integridad y veracidad de dichos documentos. Asimismo, se observa que la mayoría de las actas se centran en informes de labores presentados por el encargado de la UTGVM acerca de trabajos realizados en diversas comunidades, así como en la aprobación de modificaciones presupuestarias para ajustar partidas de los presupuestos ordinarios o extraordinarios previamente aprobados por la JVD.

A pesar de estos acuerdos, las actas no reflejan de manera clara las deliberaciones que llevaron a la toma de decisiones, dejando sin constancia las justificaciones y opiniones de los presentes en las sesiones. Es fundamental tener en cuenta que las actas representan la evidencia tangible de las decisiones estratégicas que orientan la actuación de la JVD. Conforme a los artículos 56 y 57 de la Ley General de la Administración Pública, las actas deben reflejar de manera precisa las opiniones de los participantes en la sesión respecto a los asuntos debatidos.

La ausencia de registro de las deliberaciones de los miembros en las actas de las sesiones de la JVD, junto con la falta de cumplimiento en la frecuencia de sus reuniones según lo estipulado por la normativa, plantea un obstáculo para evaluar si la JVD está cumpliendo con su función principal, que consiste en actuar como un órgano asesor y consultivo en la planificación y evaluación de la gestión vial en el Distrito, además de desempeñar un papel vigilante en la ejecución adecuada de los recursos asignados por las leyes 8114/9329.

Es esencial destacar que la JVD debe velar por que los recursos asignados se ejecuten de acuerdo con los Planes Anuales y Quinquenales de Conservación y Desarrollo Vial Distrital, así como los Planes para la prevención, mitigación y atención de emergencias viales. Este mandato se enmarca en los requisitos establecidos por el Decreto Ejecutivo N° Decreto N° 40138-MOPT "Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114"

c) Sobre la necesidad de fortalecer la vinculación de los POAS con el Plan Quinquenal (PQ) y Presupuestos aprobados por la JVD

En la sesión ordinaria Nro. 018-20 del 1 de setiembre del 2020, el Concejo aprobó el Plan Vial Quinquenal Básico de Conservación y Desarrollo del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano. Periodo 2020-2024, en el cual se propone realizar los proyectos de inversión para el periodo 2021-2025, destacando que los proyectos más importantes del 2021 es el de la Ruta del Sol con fondos del PRVC-II MOPT/BID.

Luego, el mismo Concejo en la sesión ordinaria Nro. 152-23 del 28 de marzo del 2023, considerando que este Plan no incluía entre otras cosas, aspectos que regula la ley 9976, en donde se indica que deben de destinar recursos de la ley de impuestos de bienes inmuebles para invertir en el mejoramiento y construcción de espacios que favorezcan la movilidad peatonal inclusiva y segura; aprobó un nuevo "Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) para el periodo 2022-2026, el cual fue conocido y aprobado por la JVD en sesión ordinaria 2022-004, del 21 de octubre del 2022.

En el PVQCD 2022-2026 se hace referencia a que el Distrito de Cóbano cuenta con 217 kilómetros de caminos (*sin embargo, el Departamento de Gestión Vial dice que éstos ascienden a más de 275 km*). Además, se hace referencia a que la red vial del Distrito se encuentra conformada en su gran mayoría por caminos de lastre, de los cuales, algunos han ido perdiendo su conformación y se han vuelto un híbrido entre lastre-tierra. Seguido de los caminos de lastre se encuentran caminos con tratamientos superficiales bituminosos y, por último, una muy pequeña fracción de caminos se encuentran en pavimento flexible.

En el caso de las carreteras, cunetas, cabezales, alcantarillado pluvial, se propone un plan de mantenimiento vial para proteger las inversiones que se hacen de manera anual en las vías públicas. Esto debe ir en conjunto con las Asociaciones de Desarrollo y los Comités de Caminos, y Junta Vial, siendo el Concejo Municipal de Distrito la unidad ejecutora.

Como parte de la propuesta de intervención de la red vial distrital se menciona que la política es mejorar el estado de la superficie de ruedo de las principales rutas distritales y para ello, se utilizará el criterio para la priorización de los caminos, la jerarquía y el estado del camino, de acuerdo con la información de la que disponga el distrito y el análisis referente a la relación entre estos y las políticas implementadas, por ello se establecen 8 escenarios, donde se resume la estimación de la inversión anual requerida para cada uno de los escenarios de intervención, en millones de colones, tal como se visualiza en el siguiente cuadro:

Número de escenario	Descripción corta del escenario	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Intervención de rutas Tipo A	6930.5	7122.5	7319.8	7522.6	7730.9
2	Intervención de rutas Tipo B	659.8	659.8	696.9	716.2	736.0
3	Intervención de rutas Tipo C	659.8	678.1	696.9	716.2	736.0
4	Intervención de aceras	139.2	143.0	147.0	151.0	155.2
5	Mantenimiento de puentes	62.9	48.5	33.2	17.1	17.6
6	Instalación de señalización vertical	2.2	2.3	2.3	2.4	2.5
7	Intervenir en reducción de desastres	21.1	21.7	22.3	22.9	23.5
8	Fortalecimiento de UTGV	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1
Total		8476.5	8676.9	8919.4	9149.4	9402.8

Para esos escenarios se hacen 3 propuestas de intervención, en 2 de ellas se menciona que la inversión sobrepasa el monto presupuestado, sin embargo, de lograr acuerdos con otras instituciones se puede abarcar más intervenciones de las estimadas, o bien, se puede reducir más la intervención en este caso de las rutas tipo C, o ir alternando la intervención de año con año entre la ruta C y B, siempre y cuando se mantengan en buen estado dichos caminos.

La otra propuesta se lograría ejecutar al 100%, dando mayor presupuesto a las rutas de tipo "A", de acuerdo a las políticas establecidas y dejando de lado los otros escenarios como sería la construcción de aceras, fortalecimiento de la UTGV, la señalización vertical, mantenimiento de los puentes y reducción de desastres. De igual forma se planteó intervenir 10 kilómetros por año de lastre a asfalto bueno y de tratamiento superficial malo a asfalto bueno, sin embargo, sería construir solamente 2 kilómetros por año; y con un 8% del presupuesto la intervención de puentes.

Adicionalmente en el PVQCD se menciona que se cuenta con un programa MOPT-BID II, donde se intervendrá un tramo de 600 metros lineales de la ruta C6-01-001 Playa Carmen, en un tramo de 600 metros lineales, con una inversión que aportaría este programa sería de ¢294.000.000,00.

En relación con el análisis de estos documentos de planificación y ejecución de los recursos de las leyes 8114/9329 es preciso mencionar que, según la información financiera disponible en ese CMD de los años 2021 al 30 de agosto 2023, los recursos transferidos por el Gobierno Central al CMDC fueron los siguientes:

CONCEJO MUNICIPAL DE DISTRITO DE COBANO DETALLE DE EJECUCION DE RECURSOS LEYES 8114/9329 Y PRESTAMO BANCO POPULAR PERIODO ENERO 2021 AL 30 DE AGOSTO 2023					
ANO	PRESUPUESTADO	INGRESO REAL	EJECUTADO	DISPONIBLE	% EJECUCION FINANCIERA
2021	463 547 996,40	412 844 290,40	411 958 699,99	885 590,41	99,79%
2022	290 348 571,32	322 655 487,05	243 130 956,26	79 524 530,79	75,35%
2023	327 083 866,09	245 291 767,00	42 451 533,73	202 840 233,27	17,31%
	1 080 980 433,81	980 791 544,45	697 541 189,98	283 250 354,47	71,12%
Préstamo BP 2021	365 500 000,00	0,00	0,00	365 500 000,00	0,00%
	1 446 480 433,81	980 791 544,45	697 541 189,98	648 750 354,47	71,12%
FUENTE: EJECUCION LEY 8114 9329 Y PRESTAMOS					

Del cuadro anterior se establece que los ingresos recibidos para la atención de la red vial distrital fueron menores en aproximadamente un 30% (980,79/1.404,84) de acuerdo a las

proyecciones que se tenían previstas en el PVQCD aprobado, lo cual limitó la capacidad del CMDC para ejecutar a cabalidad las obras propuestas en el PVQCD. A ello hay que agregarle, que **apenas se ejecutaron un 71% de los recursos ingresados durante el periodo en estudio**, lo cual se traduce en que las metas propuestas para el programa III en el periodo evaluado, **no se cumplieran en un 100%**.

Sin embargo, resulta difícil para esta Auditoría Interna determinar qué proyectos específicos se vieron afectados por la reducción o subejecución de recursos en cada periodo. Esto por la carencia de detalles en los presupuestos ordinarios y extraordinarios aprobados por la JVD y en los Planes Operativos Anuales (POAS) aprobados por el Concejo ya que, en ocasiones, estos documentos no especifican las obras en las que se destinaron los recursos, limitándose a mencionar el alquiler de maquinaria para diversos proyectos de la red vial; en otros casos se menciona que se buscaba ejecutar el presupuesto proveniente de la Ley 8114 conforme a los parámetros establecidos en la Ley 9329.

Esta falta de información detallada en los documentos oficiales dificulta la identificación precisa de los proyectos afectados por la reducción o subejecución de recursos en cada periodo⁶.

Asimismo, resulta notable que, a pesar de que el PVQCD especifica, en promedio, la ejecución de unos 20 proyectos viales anuales, la realidad reflejada en los presupuestos y en los POAS revela que, en promedio se identifican apenas tres proyectos a ejecutar por año, ya que, en la mayoría de los casos, como se mencionó previamente, no se proporciona información detallada sobre las obras a ejecutar.

Resulta destacable señalar que, dentro de los proyectos identificados, la Ruta del Sol con el código 6-01-001 sobresale como el más relevante y significativo. Sin embargo, esta discrepancia evidente entre la planificación teórica y la ejecución práctica plantea cuestionamientos sobre la efectividad y transparencia en la asignación de recursos y la priorización de proyectos viales a nivel distrital.

Este contraste subraya la necesidad de una revisión y mejora en los procesos de planificación y ejecución para garantizar una gestión eficiente y coherente de los recursos destinados a proyectos viales en el ámbito distrital. Este aspecto cobra especial relevancia, ya que estos recursos están sujetos a revisión y eventualmente a fiscalizaciones técnicas por parte de instancias del gobierno central. Es crucial prestar atención a este fenómeno para garantizar la transparencia y eficiencia en la gestión de los fondos asignados para la infraestructura vial a nivel distrital¹⁰.

d) Sobre el control, planificación y seguimiento de los proyectos viales

No se encontró evidencia en las actas de la JVD ni en las actas del Concejo, que el Ingeniero Vial esté emitiendo informes periódicos a estos órganos deliberativos, como lo establece el PVQCD. Este documento dispone la presentación regular de informes por parte del Ingeniero Vial para monitorear y dar seguimiento a la gestión vial del distrito, con el propósito de evaluar la ejecución de los proyectos viales programados para cada año.

La ausencia de estos informes impide determinar con certeza si se está cumpliendo cabalmente con las disposiciones del PVQCD, lo cual es esencial para asegurar una supervisión adecuada y la transparencia en la ejecución de los proyectos viales.

Por ejemplo, la revisión de una muestra de expedientes de contratación de obras viales reveló importantes deficiencias en el control, tales como **la omisión de pruebas de laboratorio contratadas por parte del CMDC**, las cuales son fundamentales para contrastar los resultados de las especificaciones técnicas contractuales, tanto en materiales como en procesos constructivos utilizados en las obras viales por el contratista.

La ausencia de esta validación presenta un riesgo significativo, ya que impide la verificación de la conformidad de los materiales y procesos empleados con los estándares acordados. Además, se observó la **práctica de realizar reajustes de precios sobre los montos previamente acordados entre las partes**, destinados a preservar el equilibrio económico de los contratos, principalmente por los plazos transcurridos entre la oferta y la emisión de la factura de cobro por

⁶ Acta ordinaria nro. 002-2020 del 7/7/2020; acta extraordinaria nro. 001-2022 del 29/6/2022; acta ordinaria nro. 003-2023 del 4/7/2023; POA 2021;

parte del contratista, así como cambios en las especificaciones técnicas originalmente establecidas en el cartel⁷.

En la construcción de obras viales es pertinente que en el cartel se establezcan cláusulas de autocontrol, verificación y aceptación de calidad para asegurar que los productos utilizados en los proyectos se ajusten a los estándares técnicos establecidos en la normativa especializada. De esta manera, la calidad de esos insumos se respalda mediante constancias de calidad generadas a partir de pruebas realizadas por laboratorios debidamente acreditados por la ECA. Además, estas pruebas deben ser verificadas por la administración del Concejo mediante inspecciones sin previo aviso al contratista, para asegurar la calidad de los materiales colocados.

El desorden en que se ejecutan estos recursos ha demandado un tiempo excesivo a la Auditoría Interna para aclarar la situación actual de los pagos y la ejecución, ya que la falta de archivo en un expediente único reduce la transparencia y trazabilidad de la información, y aunque cada departamento lleva su propia información, no existen registros que fusionen estos datos.

En vista de las deficiencias de control determinadas, esta Auditoría Interna contrató los servicios profesionales en Ingeniería para hacer un estudio técnico relacionado con la evaluación de los procesos y las actividades desarrolladas para el uso de los recursos destinados al desarrollo de Proyectos de infraestructura vial y al mantenimiento de las vías de comunicación, buscando determinar si se establecieron procedimientos de control efectivos para garantizar la salvaguarda del patrimonio del CMDC. Para ello, el profesional contratado realizó un análisis de las contrataciones realizadas en los periodos 2020, 2021 y 2022, el cual se adjunta como anexo único a este informe.

El informe brindado por el profesional contratado menciona entre las limitaciones, que, en consultas al inspector de vías, **indicó que él no lleva una bitácora ni boletas propias para el control de cada proyecto**; en su lugar, lo que realiza es el **recibido de las boletas de la empresa** y con estas y los apuntes él confecciona los informes que le suministra al ingeniero vial, los cuales son usados de referencia para realizar los pagos a los contratistas.

Que no se evidenció por parte de la UTGVM, la práctica de elaboración de planos constructivos, con sus correspondientes presupuestos, ni el uso de la bitácora del CFIA por parte del Ingeniero Vial, lo cual generó que no se pudieran realizar visitas técnicas, al no contar con la documentación necesaria que permitiera confrontar lo construido con lo contratado.

Asimismo, de conformidad con la revisión de los expedientes, este profesional determinó:

i. La Unidad Técnica de Gestión Vial carece de un adecuado registro de la información de los caminos analizados que son parte de la red vial cantonal, tal como lo exige la normativa, lo cual impide conocer información relevante tanto física como financiera de cada una de las intervenciones que se les realizan a los caminos, aumentando el riesgo de que las intervenciones no se realicen de forma planificada lo que generaría costos administrativos y financieros excesivos⁸.

ii. Los proyectos viales carecen de planos constructivos, presupuestos y especificaciones. Menciona que la Administración Pública tiene la obligación de velar por el acatamiento de las normas relativas al cumplimiento de los registros de la responsabilidad profesional, inscripción y sellado de planos de construcción previo al inicio de las obras, así como el uso de la bitácora que las Leyes y

⁷ Licitación Abreviada N° 2020LA-000008-01: "Mantenimiento y Mejoramiento de las Rutas C6-01-037" Licitación Abreviada N° 2021LA-000002-01 "Mantenimiento y Mejoramiento de las Rutas C6-01-001 y C6-01-037 por Demanda; La Licitación Abreviada N° 2021LA-000004-01 "Mantenimiento y Mejoramiento a un Tramo de la Ruta C6-01-037, entrega según demanda"

⁸ Incisos h) e i) del artículo 5 del Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias (Decreto 40137).

Reglamentos del Colegio Federado exige⁹. Por lo tanto, la ausencia de dicho procedimiento genera que la Administración no pueda garantizar razonablemente el equilibrio financiero en la ejecución de sus proyectos, por cuanto la falta de planos repercute en el proceso de presupuestación o estimación del negocio, como medio para garantizar que la intervención se realice de conformidad a una adecuada planificación institucional.

iii. Se carece de mecanismos de recepción de los materiales utilizados en los proyectos viales, donde dada la magnitud de la inversión que se realiza en obra vial resulta pertinente que las obras sean fiscalizadas con criterio técnico en la materia, así como la implementación de procesos o mecanismos de control que ayuden a medir y relacionar el cumplimiento de las normas y las especificaciones técnicas, en busca de la calidad, eficiencia y eficacia en el proceso constructivo.

No obstante, en las contrataciones analizadas no se observa herramientas que sistematicen los procesos de fiscalización, ya que, en algunas contrataciones analizadas, las boletas de entrega de material granular carecen de información significativa necesaria para la recepción y aceptación del material, donde por ejemplo, a pesar de que la boleta contiene la firma recibido del material, corresponde a un total de material granular, falta documentación que fundamente que el material fue recibido en obra, con lo cual nace la duda si en el proyecto se cubica la cantidad de material que indica la boleta, a pesar de ser una de las condiciones requeridas en las especificaciones técnicas como base para realizar el pago, así como para el control o seguimiento de la inversión realizada, lo cual perjudica la trazabilidad, la transparencia y la rendición de cuentas de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

En cuanto a las boletas de entrega de mezcla asfáltica en caliente, se observan boletas de recibido de material con falta de información para la recepción, aceptación y colocación del material.

Al respecto, al menos en una boleta se determinó que en apariencia, la cantidad que se consigna en ella, equivale a un aproximado del total de la mezcla suplida en el día de trabajo, sin embargo, no presenta firma de recibido. Además, la boleta no corresponde a la guía de despacho que genera la planta, por lo que se desconoce la temperatura y la hora de salida, la cantidad en toneladas, el marchamo de seguridad de carga y nombre del proyecto.

En otro de los casos, a pesar de que la boleta de salida de planta indica la cantidad de toneladas, la misma no hace referencia a la hora de salida ni temperatura, y tampoco presenta firma de recibido.

Las condiciones antes indicadas impiden que el inspector de sitio tenga la certeza de la cantidad de material que le están entregando; asimismo, desconoce la temperatura de salida y por ende no puede saber la pérdida de temperatura producto del viaje.

En este sentido, se demuestra que el proceso de recepción se aprobó únicamente con la información de la boleta de salida que aporta el contratista, sin que exista evidencia de procedimientos de verificación por parte del inspector, situación que expone a la Administración a la no protección del Patrimonio Institucional ni de los fondos públicos provenientes de la Ley 8114.

Señala en su informe que la Unidad Técnica de Gestión Vial carece de un procedimiento para la recepción de la mezcla asfáltica y este forma parte del control de calidad que el inspector debe realizar, para verificar que las condiciones de lo recibido son aptas para su utilización. Sin embargo, en los proyectos estudiados se observó que dicha comprobación se ajusta a lo que indica el contratista en la boleta de recibo de materiales, dejando sin evaluar procedimientos visuales que pueden motivar el rechazo de la mezcla.

Es importante que la inspección verifique la calidad de la mezcla asfáltica que se está recibiendo, sobre todo, porque del punto de fabricación al punto de colocación, hay una distancia considerable, lo que podría producir que la mezcla al llegar al sitio de colocación no llegue con una

⁹ Artículo 10, inciso 10 del Reglamento para la contratación de Servicios de Consultoría en Ingeniería y Arquitectura; Dictamen C-252-2004; artículos 12, 53 y 54 de la Ley Orgánica del CFIA; oficio DI-AA-10395 del 5 de abril 2002 de la Contraloría General de la Republica; artículo 10 del Reglamento de Construcciones

temperatura homogénea, por otro lado debido al movimiento del camión se podría ocasionar alguna segregación térmica o granulométrica, lo que podría originar deterioros tempranos en la capa de rodamiento.

iv. Sobre la cláusula contractual referente a los reajustes de precios, en el informe se hace referencia a la licitación abreviada 2020LA-000008-01 denominada "Mantenimiento y Mejoramiento a la ruta C6-01-037", donde se observa que el proveedor hace una solicitud de reajuste de precios con el fundamento que justifica el monto por reajustar, misma que le es aprobada por un monto de ₡ 28.525.853,46.

Sin embargo, dado que, en uno de los oficios, la Proveedora Municipal manifiesta "... considero importante capacitarnos tanto en el tema de reajuste de precios, como también en la implementación de la nueva Ley de Contratación Administrativa y el uso del SICOP...¹⁰". En vista de lo anterior, nace la duda si dicha revisión fue realizada por un grupo interdisciplinario con el conocimiento suficiente para acreditar dicho reajuste, o dicho aval recayó en un solo departamento, situación genera un riesgo potencial al existir la posibilidad de que se proceda a cancelar reajustes que no corresponde con la realidad contractual.

Sigue citando el informe, que si bien la contratación de entrega según demanda es una modalidad que contribuye a la Administración a ser eficiente y eficaz en el cumplimiento de sus objetivos mediante la obtención de servicios de una manera más rápida, limitándose solamente a emitir una orden de compra, lo que reduce los tiempos administrativos, dicha figura requiere de una planificación presupuestaria en donde se tomen en cuenta todos los costos del servicio o bien por contratar, sin afectar así el desarrollo de la relación contractual. La omisión de un presupuesto detallado podría ocasionar que la administración se vea afectada con variaciones en los costos, y por consiguiente a pagos sin contenido presupuestario.

v. En relación al control de calidad de los proyectos viales, en el informe se indica que el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano en los proyectos ejecutados antes de la contratación 2022CD-000003-01, no contaba con la verificación de la calidad en los proyectos viales, condición que no le permitía garantizar las inversiones públicas que se realizan en obras viales nuevas o de conservación y en esa línea, se demuestra que el proceso constructivo y la calidad de los materiales, se aprobaron y pagaron al contratista únicamente en función de los ensayos de control realizados y suministrados por el contratista. Asimismo, que el Laboratorio que contrató la Administración, no se podrá utilizar en la verificación de los proyectos ejecutados por la Constructora Herrera S.A., ya que esta fungía como el laboratorio de calidad de dicha empresa, condición que refleja un claro conflicto de intereses.

vi. Sobre el uso de la bitácora oficial por parte de los profesionales del CFIA, en el informe se menciona que es un registro que constituye parte del control de una obra, y en ella se registran los cambios que se efectúen o tengan que efectuarse y que modifiquen las previsiones contenidas en las especificaciones, planos constructivos, presupuesto, que son anexos técnicos del contrato¹¹.

No obstante, para los proyectos relacionados con las contrataciones 2020LA-000008-01, 2021LA-000002-01 y 2021LA-000004-01, en los expedientes suministrados por la UTGV, no contaban con copias de las bitácoras, las cuales se debieron solicitar a la empresa encargada de ejecutar las obras. En la lectura de estas se evidencia que el contratista omite registrar información relevante para el control del proyecto, en cuanto a que en los proyectos desarrollados se realizaron modificaciones, ampliaciones y ensayos de control.

¹⁰ Oficio PM-072-2022 del 16 de junio del 2022

¹¹ Artículos 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 14 y 15 del Reglamento Especial de la Bitácora Digital

Por otra parte, la Administración no registra al profesional responsable de la supervisión del proyecto como parte de los profesionales autorizados para escribir en la bitácora del CFIA, condición que limita la verificación del progreso de la obra, el seguimiento de costos, el control de calidad y la revisión de una cronología clara en los cambios o modificaciones realizados en el proyecto.

Concluye el informe, que la anterior inobservancia incide directamente en el incumplimiento de los objetivos del control interno, a saber:

- Exigir confiabilidad y oportunidad de la información
- Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones
- Cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico

e) Sobre los recursos sin liquidar de caja única ejecutados 2021 “Licitación Abreviada N° 2021LA-000004-01”

El Concejo Municipal de Distrito de Cóbano tiene como práctica pagar algunos gastos de la UTGV correspondientes al programa III “INVERSIONES” con fondos propios de la Administración y presentar periódicamente a la Caja Única del Estado, una liquidación de los mismos para que les reintegre el dinero.

En este estudio de auditoría, después de una minuciosa revisión de los pagos, se observa que, a pesar de que el origen de los fondos de la Orden de Compra (OC) 1 era de ¢173.698.103,40, provenientes de la cuenta 8114, todos los desembolsos se llevaron a cabo utilizando el código de Vías de Comunicación y se descontaron de la cuenta 152 y hasta la fecha de la revisión realizada el 13 de noviembre del 2023, no se ha registrado la recuperación de estos fondos de la cuenta de Caja Única que contiene los recursos de la 8114.

Esto podría provocar la no recuperación de estos fondos por parte de la Institución, obligando a esta a hacer uso de fondos de otro origen que se tenían destinados a otros fines y el eventual sobregiro de la cuenta institucional.

La causa de esta deficiencia de control y aplicación de fondos puede tener su origen en la ausencia de un libro de bancos y su respectiva conciliación bancaria, que permita controlar los saldos de la cuenta de Caja Única a nivel interno y la comparación con los saldos que mantiene el Ministerio de Hacienda y la Municipalidad de Puntarenas sobre los giros que corresponden a esta Ley. y la identificación de posibles casos en los que los pagos no se han deducido adecuadamente de la cuenta de caja única.

Adicionalmente, se puede notar que, incluso si se dedujeran los ¢173.698.103,40, la cuenta al 31 de diciembre de 2022 mantendría un saldo de ¢127.694.572,35, monto que resulta diferente al superávit específico de la cuenta 8114 por un monto de ¢77.536.505,79 que se está asignando en el presupuesto extraordinario. Esta discrepancia plantea la posibilidad de que haya más pagos realizados con la cuenta institucional que pertenecen al contenido presupuestario designado para ser cubierto con Caja Única.

Este supuesto se fortalece al sumar lo presupuestado en el ordinario (¢327.083.866,09) y lo extraordinario (¢77.536.505,79), alcanzando un total de ¢404.620.371,9. Al comparar esto con el saldo de la cuenta al 30 de junio de 2023 (una vez liquidados los compromisos), junto con los depósitos de Hacienda y dos trectos iguales pendientes para completar lo presupuestado en la cuenta, se obtiene una diferencia de aproximadamente ¢36.339.451,06 (¢440.938.690,85 - ¢404.620.371,9). Esta discrepancia requiere una identificación cuidadosa para determinar si no ha sido presupuestada o si ha sido presupuestada pero no pagada correctamente.

	Pago 79 OC 1 del 21/04/2022 Fact16636 SIN REBAJAR	Pago 106. OC 1 del 13/05/2022 Fact 16945 SIN REBAJAR	Pago 124 05/04/2022/Fact.17481.OC130 por ¢12156915/Fact17302 OC1 por ¢17100000. SIN REBAJAR.	Monto sin rebajar Caja Única
Licitación Abreviada	¢88.294.290,00	¢21.570.346,6	¢28.671.776,00	¢173.698.103,4

Nº 2021LA- 000004- 01				
--------------------------------	--	--	--	--

f) Ausencia de sistemas de información relacionados con la atención de emergencias y el mantenimiento y conservación de la red vial distrital

No existe evidencia de que el CMDC haya implementado un sistema de atención de emergencias con información razonable sobre las áreas de riesgos en materia de emergencia distrital.

Al respecto, el artículo 9 de la Ley N° 9329 y el artículo 5 inciso m) del Reglamento a la Ley 9329 (Decreto N° 40137-MOPT), señalan que en caso de que existan emergencias que dañen la infraestructura vial cantonal, deberán ser notificadas ante la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), demostrándose la causa-efecto de esta, y se podrán asignar los recursos establecidos por esta ley y el inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria y sus reformas, aplicables para la gestión del riesgo en la atención, respuesta, rehabilitación y recuperación de las redes viales cantonales, razón por la cual se debe establecer un sistema de prevención, mitigación y atención de emergencias en las vías en este caso, del distrito.

La importancia de contar con dicho plan debidamente estructurado y aprobado, radica en la necesidad de que el ayuntamiento pueda disponer a la mayor brevedad de los recursos financieros y de equipo para atender dichas emergencias en su etapa temprana, antes de que se presenten eventos mayores que pongan en riesgo no solo la infraestructura vial del distrito, sino lo más importante, que es que no se comprometan vidas humanas.

Por otra parte, tampoco se cuenta con un Sistema de Gestión Vial, donde se lleve de manera integrada toda la información relacionada con el mantenimiento y conservación de la red vial del distrito, que contenga entre otras cosas, el inventario de caminos y de infraestructura como los puentes, costos de mantenimiento y frecuencia de intervención de las vías, de tal modo que esa información le sirva de apoyo para monitorear, planificar y establecer prioridades de inversión en la ejecución de los proyectos relacionados con la red vial.

El Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (Decreto N.º 40137-MOPT) señala como funciones municipales para la gestión vial, entre otras las siguientes:

- *Utilizar y mantener actualizado un Sistema de Gestión Vial Integrado o similar para la administración de la infraestructura vial cantonal.*
- *Priorizar los proyectos viales a ejecutar dentro de las respectivas jurisdicciones, tomando en consideración los criterios técnicos. Tal priorización deberá sustentarse en la evaluación socioeconómica de las diferentes vías a intervenir que cuantifique los beneficios a sus usuarios. Dichas evaluaciones involucrarán parámetros como conectividad y concepto de red, tránsito promedio diario, acceso a servicios en las comunidades, densidad de población y volumen de producción. Complementariamente se podrá utilizar el Índice de Viabilidad Técnico-Social (IVTS), establecido por la Secretaria de Planificación Sectorial del MOPT.*
- *Entre las competencias del MOPT en relación con la red vial cantonal, debe mantener en operación un Sistema de Gestión Vial Integrado o similar, aplicable en la Institución y disponible para las municipalidades para los procesos de conservación y desarrollo de la red vial, diferenciado según región y características particulares. Este deberá incluir normas de ejecución, personal involucrado, equipos, materiales, rendimientos y costos, entre otros.*

Por su parte, el Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley No. 8114, (Decreto N° 40138-MOPT) dispone que la Junta Vial deberá realizar el seguimiento y la evaluación de los planes anuales, apoyándose en herramientas informáticas que aseguren una adecuada estandarización de los procedimientos. Para estos efectos el MOPT pondrá a disposición de los gobiernos locales, en cumplimiento de su función asesora y de rectoría técnica, las herramientas para favorecer la uniformidad en la materia, tales como el Sistema de Gestión Vial Integrado o cualquier otro instrumento con que llegará a contar¹².

También, la Ley General de Control Interno 8292 y las Normas de control interno para el Sector Público, disponen que deberá contarse con sistemas de información que permitan a la administración activa tener una gestión documental institucional¹³.

g) Sobre establecer mejoras en el proceso de adquisición y uso de combustibles

Es fundamental tener en cuenta que los bienes adquiridos para el mantenimiento de la red vial deben utilizarse exclusivamente para ese propósito, conforme a lo estipulado en los artículos 5º, inciso b), y 6º de la Ley 8114, así como en el artículo 4º de su Reglamento, advirtiendo que cualquier desviación en la aplicación o uso de los recursos conlleva responsabilidades civiles, administrativas y penales.

En cuanto a la compra de combustibles, es relevante señalar que, dado que el período de estudio de la auditoría abarca desde el 2021 hasta noviembre de 2023, esta operación se rige por procedimientos de excepción. Estos están regulados en los artículos 2 y 2 bis de la anterior Ley General de Contratación Administrativa (7494) y en los artículos 133 al 147 de su reglamento. Además, se encuentra respaldada por el artículo 2 de la Ley de Contratación Pública (9986) y el artículo 2 de su respectivo reglamento. Este marco legal proporciona el respaldo necesario para llevar a cabo las adquisiciones de combustibles de manera eficiente y acorde a los lineamientos establecidos.

En relación al proceso de adquisición de combustibles en Cóbano, que cuenta con dos estaciones de servicio, se destaca la práctica de alternar mensualmente la contratación de ambos proveedores para abastecer la flota vehicular municipal, incluida la de la Junta Vial Distrital. La revisión selectiva de boletas y el análisis de datos registrados en Excel sobre el consumo de combustibles revelaron un control adecuado en la disposición de estos recursos para la mayoría de los vehículos institucionales.

Sin embargo, aunque se reconoce que llevar a cabo obras viales en localidades remotas puede dificultar el abastecimiento de combustible a los equipos utilizados, se destaca la responsabilidad individual de cada usuario (chofer) en el cuidado del equipo asignado. Por ello, los usuarios deben garantizar el uso adecuado del equipo operado, minimizando así los riesgos asociados al uso indebido de combustibles en actividades no alineadas con los objetivos establecidos en las leyes 8114 y 9329.

En este contexto, se sugiere que la Administración considere la revisión de las regulaciones existentes para abordar el riesgo mencionado, especialmente en el caso de la vagoneta asignada a la Junta Vial Distrital. Se propone que al adquirir combustibles en la estación de servicio con el fin de transportarlos en recipientes seguros a la zona donde se encuentran las unidades automotoras llevando a cabo obras relacionadas con la red vial, se documente de manera precisa en las bitácoras o boletas de solicitud de combustibles de cada unidad, la fecha y la cantidad de combustible dispensado a cada unidad, junto con las firmas del operador del equipo y de la persona encargada de la entrega.

Estos ajustes no solo fortalecerán el control entre los informes de consumo de combustible y los pagos a las estaciones de servicio, sino que también proporcionarán una herramienta valiosa para evaluar el rendimiento de los equipos en relación con la cantidad de combustible utilizado.

¹² Artículo 5, inciso e) y j), artículo 10, inciso g) de la Ley No. 8114.

¹³ Artículo 16 de la Ley de Control Interno y norma 5.1 Sistemas de Información de normas de control interno para el Sector Público" (N-2-2009-CO-DFOE)

Además, facilitarán una asignación más precisa de los costos asociados a las obras donde se emplean estos equipos, mejorando así la eficiencia en la gestión de recursos y garantizando una mayor transparencia en el proceso.

Es relevante señalar que las debilidades de control relacionadas con la importancia de gestionar eficientemente los recursos provenientes de las leyes 8114 y 9329, no son nuevas, ya en el informe AIM-04-2020 **“Informe de auditoría de carácter especial sobre la evaluación de los controles establecidos por el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano en la ejecución de obras viales con cargo a los recursos provenientes de las leyes números 8114 y 9329 para el periodo 2018 -2019”**, esta Auditoría Interna ya las había abordado y emitió las recomendaciones pertinentes.

No obstante, como parte del seguimiento que se le dio a las recomendaciones emitidas en ese informe, esta Auditoría Interna ha determinado, que lamentablemente la Intendencia Municipal a la fecha no ha comunicado las acciones para mitigar o administrar los riesgos señalados en relación con las recomendaciones emitidas en su oportunidad, lo cual revela que la Administración no ha tomado las acciones suficientes y efectivas para organizar los recursos disponibles para su atención, con lo cual se dilata la mejora de diferentes procesos institucionales. Asimismo, esa acumulación constituye un reto que debe ser valorado por las instancias a quienes se han dirigido las recomendaciones, a efectos de establecer los planes de acción correspondientes con la mayor brevedad y de no incurrir en las responsabilidades dispuestas en la normativa aplicable.

2.2 INCORRECTO REGISTRO PRESUPUESTARIO DE EJECUCIÓN DE GASTOS CON RECURSOS DE LAS LEYES 8114 Y 9329

i) Compra Directa No. 2022CD-000006-01 “Compra de Asfalto en Frio”

Según la información proporcionada por la Proveeduría Municipal, se ha identificado una discrepancia en la categorización de la rebaja de los recursos provenientes de la cuenta 8114. Un ejemplo concreto es la Orden de Compra 13-2022, fechada el 3 de marzo de 2022, que corresponde al pago 170. En este caso, los recursos de la cuenta 8114 se están rebajando en la categoría de materiales en lugar de bienes duraderos.

ii) Contratación Directa N°2022cd-000021-01 “Compra de Tubos”

De manera similar a la contratación anterior, la información proporcionada señala una discrepancia en la clasificación de los recursos provenientes de la cuenta 8114. Un ejemplo concreto es la orden de compra 51-2022, fechada el 13 de junio de 2022, específicamente en el pago 170, donde los recursos de la cuenta 8114 se están rebajando en la categoría de materiales en lugar de bienes duraderos.

Se recomienda una revisión detallada del registro presupuestario asociado a la orden de compra 51-2022, con el propósito de ajustar la clasificación de los gastos. Este proceso es fundamental para garantizar una gestión financiera adecuada y cumplir con la normativa contable y presupuestaria.

A continuación, se presenta gráficamente un resumen de la ejecución de recursos de la Ley 8114, para el periodo comprendido entre los años 2021 al 30 de junio 2023:

DETALLE EJECUCION 2021			
Remuneraciones	28 975 669,19		
Servicios	7 584 918,00		
Materiales y suministros	24 283 687,57		
Bienes duraderos	178 800 590,56		
Bienes duraderos	173 698 103,40		
	413 342 968,72	352 498 693,96	
Lo ejecutado 2021 Bienes duraderos 160786418,8 EJECUTADO			
Licitación Abreviada N° 2021LA-000002-01	OC93-2021	OC-127/2021	
	140489404,5	20311147,37	160800551,8
Licitación Abreviada N° 2021LA-000004-01	CONTENIDO CON ORIGEN 8114/2020		
	173698103,4		173698103,4
Contratación Directa N°2021CD-000026-01	OC- 50 del 19/07/2021		
	18000000		18000000
TOTAL EJECUTADO 2022			352498655,2

DETALLE EJECUCION 2022			
Remuneraciones	28 433 068,70		
Servicios	15 507 207,35		
Materiales y suministros	40 392 286,46		
Bienes duraderos	160 786 418,75		
	245 118 981,26	Lo ejecutado 2022 Bienes duraderos	160786419
		Licitación Abreviada	Pago 120 OC 29. Caja única. Fact 17013 fondos
			74294879,6
		Licitación Abreviada N° 2021LA-000002-01	OC-003/2022. Pago 120/Pago121/ OC OC 003. 26/05/2022 Recursos 2022 REBAJADAS CAJA UNICA pagos 850154
			68500236,2
		Licitación Pública N° 2022LN-000001-01	OC85/88-2022. PAGO 298 del 23/12/2022 Mov968196 REBAJADO DE CAJA UNICA OC85-88
			17991303,1
		TOTAL EJECUTADO	160786419

DETALLE EJECUCION A JUNIO 2023 COMPROMISOS			
Remuneraciones	-		
Servicios	4 166 659,83		
Materiales y suministros			
Bienes duraderos			
Transferencias	4 166 659,83		
		Lo ejecutado 2023	0
	Compra Directa No.	Pagado 2023. Pago	4 166 659,83

DETALLE PRESUPUESTO ORD 2023	
Remuneración	49 431 902,27
Servicios	18 606 756,73
Materiales y :	47 500 000,00
Bienes durad	211 245 207,09
Transferencia	300 000,00
	327 083 866,09

	327 083 866,09
--	----------------

El artículo nro. 7 del Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley No. 8114 (DECRETO EJECUTIVO N° 40138-MOPT) dispone que el Concejo Municipal presupuestará cada año el monto que le corresponde, con base en lo indicado en los artículos 3 y 4 de este Reglamento.

Dicho presupuesto deberá ser conforme con el PVQCD vigente según lo estipula el artículo 2 de la Ley No. 9329, para lo cual la JVD deberá realizar una propuesta anual de actividades de gestión vial. Asimismo, los recursos provenientes del impuesto único a los combustibles, previstos en la Ley No. 8114, se deberán manejar de conformidad con la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, por el mecanismo que establezca la Tesorería Nacional, con el fin de facilitar su manejo y para que proceda de forma oportuna con los desembolsos correspondientes, de conformidad con la programación financiera que le presenten las municipalidades.

2.3 SOBRE LA EJECUCIÓN DE RECURSOS PROVENIENTES DE PRÉSTAMOS

En el año 2023, el presupuesto extraordinario 01-2023 registró la asignación de ¢115.500.000,00 en Bienes duraderos para la "CONSTRUCCIÓN DE PUENTE (RÍO NEGRO-SANTIAGO)" y ¢250.000.000,00 para la "CONSTRUCCIÓN DE PARQUE RECREATIVO-DEPORTIVO Y CULTURAL CÓBANO" (Financiamiento BP); provenientes de una línea de crédito de uso múltiple, con el Banco Popular y de Desarrollo Comunal que se mantiene activa desde el año 2019, destinada para ser utilizada en tratos correspondientes a tres proyectos distintos; como se detalla en el oficio N°20152 y el documento DFOE-DL-2269, préstamo formalizado en el documento CEO-039-2019. Aunque este presupuesto extraordinario fue aprobado por la Contraloría General de la República (CGR), los fondos aún no han sido ejecutados.

A la fecha, uno de los desembolsos aún está pendiente y se busca aprovechar el último subcrédito disponible. Para ello, la solicitud correspondiente para los proyectos "Construcción del Puente Río Negro-Santiago" y "Construcción de parque recreativo-deportivo y cultural Cóbano". fue presentada mediante la guía de identificación de proyectos por la Intendencia Municipal. Además, se adjunta el documento emitido por la entidad bancaria (BPTPU-0156-2023), el cual confirma que el crédito aprobado sigue activo.

Se debe indicar que estos recursos se vienen presupuestando desde el año 2021 y su ejecución se ha venido posponiendo a pesar de que la justificación que respalda la asignación de estos recursos es para la construcción del puente y proyectos adicionales, utilizando el financiamiento proporcionado por el Banco Popular, razón por la cual es crucial realizar un seguimiento detallado de la ejecución de estos fondos para garantizar su utilización efectiva de acuerdo con los objetivos planteados en el presupuesto y procurando optimizar el uso de los recursos crediticios disponibles para avanzar en proyectos de importancia para el desarrollo del Distrito, garantizando una gestión eficiente de los fondos asignados a través de esta línea de crédito.

Es importante mencionar que la Contraloría General de la República en su "Informe de seguimiento de la gestión pública sobre el endeudamiento en los gobiernos locales" N.ºDFOE-DL-SGP-00002-2020, del 29 de julio, 2020" señaló entre otros aspectos relevantes que la decisión de optar por financiamiento para el desarrollo de las distintas actividades municipales, debe estar basada en lineamientos claros de acuerdo con un direccionamiento estratégico establecido a nivel institucional.

Dice el órgano contralor que es fundamental que las instituciones dispongan, al menos, de normativa relacionada con el endeudamiento, la definición de responsables y sus funciones (unidades participantes del proceso), y políticas institucionales. Lo anterior sustentado en lo que ordena la Ley General de Control Interno, N.º 8292, la cual establece que, respecto de las actividades de control (Normas 4.1 y siguientes), son deberes del jerarca y de los titulares subordinados, entre otras atribuciones, documentar, mantener actualizados y divulgar internamente lo siguiente:

a) Las políticas, normas y procedimientos de control que garanticen el cumplimiento del sistema de control interno institucional y la prevención de todo aspecto que conlleve a desviar los objetivos y las metas trazados por la institución en el desempeño de sus funciones.

b) Las políticas y procedimientos que definan claramente, entre otros asuntos, la autoridad y responsabilidad de los funcionarios encargados de autorizar y aprobar las operaciones de la institución

Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas.

2.4 SOBRE EL PAGO DE HORAS EXTRA A FUNCIONARIOS DE LA JUNTA VIAL DISTRITAL

El Código de Trabajo y la normativa asociada emitida por la Procuraduría General de la República enfatizan que la naturaleza de la jornada extraordinaria es temporal y transitoria. Esto implica que a los trabajadores no se les permite desempeñar horas extras de manera permanente. Este enfoque se fundamenta en la premisa de que extender la jornada laboral más allá de lo acordado contractualmente debe ser una excepción y no la norma.

La razón detrás de esta restricción es la salvaguarda de la salud de los trabajadores, ya que trabajar constantemente más allá de las horas establecidas puede menoscabar su bienestar. Se reconoce que la jornada extraordinaria debe reservarse para situaciones excepcionales, evitando así efectos negativos en la salud de los empleados.

Además, la limitación de las horas extras tiene implicaciones financieras significativas. En este sentido, la normativa busca garantizar un uso prudente y justificado de los recursos, evitando gastos continuos que carezcan de una razón válida.

Asimismo, el referido Código de Trabajo¹⁴, establece que cualquier labor realizada más allá de los límites de las jornadas laborales ordinarias, ya sean estas diurnas, nocturnas o mixtas, o que exceda la jornada contractualmente acordada, se considerará jornada extraordinaria. En tales casos, se requiere una compensación equivalente al cincuenta por ciento más de los salarios mínimos, o de los salarios superiores pactados. Es importante señalar que no se califican como horas extraordinarias aquellas empleadas por el trabajador para corregir errores atribuibles únicamente a él durante la jornada ordinaria.

Adicionalmente, los artículos 3 y 4 del "Reglamento Interno de Horas Extras," ratificado por el Concejo Municipal en la sesión ordinaria N° 151-23 del 21 de marzo de 2023, detallan que la jornada extraordinaria no debe exceder las 4 horas diarias ni las 12 horas en conjunto con el horario ordinario, a menos que se presente una situación de emergencia que amenace la salud y seguridad de las personas, debidamente justificada. En estos casos excepcionales, la institución está obligada a remunerar la jornada extraordinaria con un 50% adicional a los salarios devengados por el trabajador en ese momento.

Asimismo, el Código de Trabajo establece el derecho de todo trabajador a disfrutar de un día de descanso absoluto, que puede ser después de cada semana o de cada seis días de trabajo continuo, así como en los días feriados establecidos por ley. En caso de que el empleador no otorgue el día de descanso o feriado correspondiente, está obligado a reconocer a sus trabajadores un pago equivalente al doble del salario ordinario¹⁵.

En el periodo comprendido entre 2021 y 2023¹⁶, el CMD ha realizado erogaciones por el pago de remuneraciones utilizando recursos de las leyes 8114/9329, por ¢85.263.496,40. Dentro de este lapso, se efectuaron pagos por horas extraordinarias a dos funcionarios de la Junta Vial Distrital,

¹⁴ Artículos 139 y 140 del Código de Trabajo

¹⁵ Artículo 152 del Código de Trabajo

¹⁶ A noviembre 2023

específicamente al operador de la vagoneta y al inspector de vías, por un monto aproximado de ¢14.731.090,80. Estos datos se detallan en el siguiente cuadro.

Ano	Remuneraciones	Horas extra
2021	¢28 975 669,19	¢4 852 796,28
2022	¢28 433 068,70	¢4 712 164,41
2023	¢27 854 758,51	¢5 166 130,11
	¢85 263 496,40	¢14 731 090,80

En relación con los mecanismos de control establecidos por la Administración para el pago de tiempo extraordinario a los funcionarios de la Junta Vial Distrital, y en estricto apego al cumplimiento de las normativas mencionadas previamente, se ha constatado que, durante el período evaluado, en algunas ocasiones se efectuó el reconocimiento de pago de horas extraordinarias a tiempo doble para estos funcionarios. Los detalles específicos de estas situaciones se presentan en el siguiente cuadro:

Ano	Cedula	H.doble	Cos-Doble	Doble
2023	1-1274-	32	¢6143,82	¢196 602,24
2023	1-1274-	10,5	¢6143,82	¢64 510,11
2023	1-1274-	20	¢6143,82	¢122 876,40
2023	1-1274-	8,5	¢6143,82	¢52 222,47
2023	1-1274-	9	¢6143,82	¢55 294,38
2022	1-1274-	8	¢4879,9	¢39 039,20
2021	6-0332-	4,5	¢3071,12	¢13 820,04
2021	1-1274-	3,5	¢4879,9	¢17 079,65
Total				¢561 444,49

Aunque se ha constatado que los pagos realizados se ajustan a lo dispuesto en el artículo 152 del Código de Trabajo, es imperativo que la institución realice ajustes en su normativa interna recientemente aprobada. Esto garantizará que dicha normativa contemple explícitamente, en su articulado, el reconocimiento de pago doble por tiempo extraordinario cuando sea procedente de acuerdo con lo indicado en el mencionado artículo 152 del Código de Trabajo.

Asimismo, es crucial que la Administración garantice que el pago de tiempo extraordinario no se convierta en una práctica habitual para los funcionarios, aun cuando esto pueda afectar la salud del empleado y resultar de una ausencia o planificación deficiente de las tareas ordinarias. Esta situación podría generar desorden en la gestión de los recursos públicos, contraviniendo los principios fundamentales de eficiencia, eficacia y economía que rigen los presupuestos institucionales. Además, la adopción indiscriminada de horas extraordinarias acelera significativamente los costos operativos de la Institución.

Es esencial que la administración considere alternativas que eviten, en primera instancia, la necesidad recurrente y extensiva de pagar horas extraordinarias. Esto implica explorar estrategias para una mejor planificación de las tareas ordinarias, promoviendo la eficiencia en el uso del tiempo y los recursos disponibles.

2.5 SOBRE EL CONTROL EN EL ALMACENAMIENTO Y USO DE ALCANTARILLAS Y MATERIAL GRANULAR PARA EL MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA RED VIAL DISTRITAL

Tras realizar una visita al sitio destinado al almacenamiento de materiales para el mantenimiento de la red vial distrital, con el propósito de verificar la implementación de controles para la custodia y disposición de los bienes allí resguardados, se constató que el CMDC mantiene en dicho lugar material granular y alcantarillas de diversos diámetros en condiciones que dificultan su protección adecuada. El inmueble presenta escasa seguridad, lo que posibilita el acceso de terceras personas sin ser detectadas, permitiendo la sustracción de los bienes almacenados en el sitio. Es imperativo abordar esta vulnerabilidad a fin de garantizar la integridad y resguardo efectivo de los recursos y materiales esenciales para el mantenimiento de la red vial distrital.

En cuanto a los controles establecidos para la disposición de esos bienes, únicamente se cuenta con una bitácora donde solo en el caso de las alcantarillas se anota la cantidad y el diámetro de las que se adquieren. En cuanto al material granular, no se obtuvo evidencia de los controles mínimos en cuanto a la entrada y salida de esos materiales.

En resumen, además de los deficientes controles que se tienen en cuanto a la custodia de esos bienes, tampoco hay reportes sobre las cantidades de materiales y alcantarillas efectivamente utilizadas, ni de las obras donde se aplicaron, donde se deje constando el buen uso de esos productos, no solo para fines de rendición de cuentas del verdadero valor de las obras, sino para la cuantificación contable del valor de la infraestructura vial a cargo del Ayuntamiento.

En consecuencia, las debilidades determinadas en la custodia y almacenamiento de esos bienes propician entre otros riesgos:

- a) La obsolescencia y deterioro de los materiales y suministros almacenados.
- b) La eventual pérdida, deterioro, hurto, sustracciones o manejos irregulares de los bienes almacenados, con el consecuente perjuicio económico para la institución.
- c) La disposición de esos bienes para fines distintos a lo indicado en las leyes N^o. 8114 y 9329; y por lo tanto, que los recursos asignados a esa unidad no se utilicen eficazmente, con lo que se asume el riesgo de pérdidas.
- d) El incremento en los costos de operación de la institución.

Lo anterior es producto de malas prácticas administrativas ante la ausencia de un protocolo o reglamento que permita establecer una labor estandarizada susceptible a verificación como punto de control de lo que se realiza, que coadyuve a consolidar un sistema de control que genere información confiable sobre la recepción o entrega satisfactoria de los bienes adquiridos y de los saldos de inventario de los mismos para efectos de control, como de los costos asociados al mantenimiento y reparación de esos activos, así como para establecer responsabilidades en el evento de pérdida, sustracción y robo de esos bienes.

En esa línea, la UTGVM debe velar porque exista y funcione entre otras cosas, un sistema de control sobre el uso y disposición de los bienes que se destinan al mantenimiento y reparación de la red vial distrital.

Se debe reiterar que corresponde a la Municipalidad garantizar que los recursos invertidos en su red vial cantonal se destinen exclusivamente para los fines descritos las leyes N^{os}. 8114 y 9329 y sus reglamentos. La aplicación o el uso diferente de los recursos, generará las responsabilidades civiles, administrativas y penales que correspondan.

La Ley General de Control Interno y las Normas de Control Interno para el Sector Público disponen el deber del jerarca y titulares subordinados de establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional.

Así como documentar, mantener actualizados, divulgar internamente las políticas y procedimientos que definan claramente la protección y conservación de todos los activos institucionales; el diseño y uso de documentos y registros que coadyuven en la anotación de transacciones y hechos significativos, así como realizar las conciliaciones periódicas, comprobaciones y otras verificaciones, a fin de asegurar razonablemente la protección, custodia, inventario, correcto uso y control de los activos pertenecientes a la institución, incluyendo los derechos de propiedad intelectual.

Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de tales activos y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestos.

3. CONCLUSIONES

En el periodo que cubre la auditoria (2021-2023), se pudo constatar que se siguen presentando una serie de debilidades de control interno relacionadas con la gestión de los recursos provenientes de las leyes 8114 y 9329, principalmente relacionadas con la falta de normativa interna que regule el funcionamiento de la JVD, de la Unidad Técnica de Gestión Vial y para la declaratoria de calles públicas; debilidades en el levantamiento de actas de la JVD; falta de vinculación de los POAS con el Plan Quinquenal (PQ); deficientes controles sobre planificación y seguimiento de los proyectos viales y en la liquidación de recursos de la caja única, ausencia de sistemas de información relacionados con la atención de emergencias y el control de las obras de mantenimiento y conservación de la red vial distrital; además de que se deben establecer mejoras en el proceso de adquisición y uso de combustibles.

También se determinaron debilidades de control relacionadas con el registro presupuestario de los recursos provenientes de esas leyes y deficiente ejecución de los recursos provenientes de los créditos bancarios para la ejecución de obras viales.

En relación a los mecanismos de control establecidos por la Administración para el pago de tiempo extraordinario a los funcionarios de la JVD, la administración debe tener presente, que la naturaleza del tiempo extraordinario y el pago del mismo tiene como condición que las labores en esa modalidad deben ser ajenas a las actividades habituales o en su defecto de carácter ocasional.

Por último, además de los deficientes controles que se tienen en cuanto a la custodia de bienes como alcantarillas y material granular, tampoco hay reportes sobre las cantidades de materiales y alcantarillas efectivamente utilizadas, ni de las obras donde se aplicaron, donde se deje constando el buen uso se hizo de esos productos, no solo para fines de rendición de cuentas del verdadero valor de las obras, sino para la cuantificación contable del valor de la infraestructura vial a cargo del Ayuntamiento.

En general, resulta importante que se tomen las medidas correctivas con el propósito de consolidar los esfuerzos que viene realizando el Gobierno Local en materia de gestión vial distrital, fortaleciendo su sistema de planificación de largo y corto plazo, el control sobre la ejecución de los recursos destinados a ese fin y robusteciendo la normativa interna que le permita una adecuada administración de los fondos recibidos provenientes del Presupuesto de la República para la atención debida de la red vial del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al Concejo Municipal

Brindar, en la forma y condiciones que le corresponden conforme a su competencia el apoyo necesario a las acciones que proponga la Administración para el cumplimiento de las recomendaciones giradas por esta Auditoría Interna, en el punto 4.2 de este informe, con el fin de potenciar las oportunidades de mejora en la gestión del Concejo. Es importante que este cuerpo deliberativo esté atento, "in vigilando" de la efectiva implementación de las alternativas de mejora que adopte la Administración de este Ayuntamiento.

Para acreditar el cumplimiento de esta recomendación, en el plazo de quince días hábiles contado a partir de la fecha de la sesión en la cual ese Órgano Colegiado conoce el presente informe, deben remitirse a esta Auditoría Interna, los acuerdos dictados sobre ese mismo particular.

4.2 Al Intendente Municipal y Presidente de la Junta Vial Distrital

a) Elaborar y someter a aprobación del Concejo para su puesta en práctica, los Reglamentos que regulen tanto el funcionamiento de la Junta Vial Distrital como también de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, de acuerdo con la entrada en vigencia de la Ley 9329 y sus reglamentos. Asimismo, para que, en coordinación con las instancias administrativas correspondientes, también se establezcan las regulaciones internas que normen el proceso de "Declaratorias de Calles Públicas", y consecuentemente la aprobación del Concejo para su puesta en

práctica.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de seis meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 a) de este informe.

b) Ordenar al secretario de la JVD que, en lo sucesivo, en las actas de ese cuerpo colegiado se considere lo dispuesto en los 56 y 57 de la Ley General de la Administración Pública, en cuanto a que en ellas se refleje de manera precisa las opiniones de los participantes en la sesión respecto a los asuntos debatidos y el artículo 10 del Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114, en cuanto a la frecuencia con que deben reunirse.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de un mes contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 b) de este informe.

c) Efectuar en coordinación con los titulares de la UTGV y el área financiera, los procedimientos de control necesarios para generar en adelante un informe sobre los proyectos y los montos invertidos por cada año económico y su conciliación con el Plan Quinquenal Vial 2022-2026, de modo que se muestre una congruencia entre los proyectos incluidos el plan de largo plazo con el plan anual operativo y los proyectos que se posponen para otro ejercicio y los proyectos que surgen por circunstancias particulares.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de tres meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 c) de este informe.

d) Solicitar a la JVD en lo sucesivo, la elaboración de los presupuestos anuales para la atención de la red vial distrital con el detalle de las obras a intervenir en el año, con indicación expresa, al menos, de lo siguiente: nombre de la obra, descripción, meta a alcanzar, modalidad de ejecución, costo total, monto presupuestado, plazo estimado y probable fecha de inicio, tal como lo dispone la normativa que regula este tema. Para tal fin, en el plazo de un mes debe emitir un oficio a esta auditoría interna, comunicando que en adelante se va a cumplir con ese requerimiento. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 c) de este informe.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de tres meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 c) de este informe.

e) Elaborar conjuntamente con el encargado de la UTGVM y para conocimiento de la JVD y aprobación del Concejo, los informes semestrales de la evaluación de la gestión vial municipal, así como del informe anual de rendición de cuentas en cuanto a la gestión de los recursos de las leyes 8114 y 9329, tanto a lo interno de la institución sobre el cumplimiento del plan quinquenal como a la comunidad sobre la forma en que se invierten esos recursos, tal como lo dispone el artículo 11 del Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de un mes contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

f) Elaborar en un plazo de 60 días naturales en coordinación con las instancias administrativas correspondientes, el procedimiento que establezca los

pasos a seguir para la confección de los expedientes que exige la normativa, su implementación y el funcionario responsable de mantener los expedientes en orden cronológico y actualizados.

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

g) Desarrollar en conjunto con la UTGVM, en un plazo de 60 días naturales las decisiones administrativas necesarias que permitan garantizar razonablemente el cumplimiento de la normativa emitida por el Colegio Federado de Ingeniero y Arquitectos de Costa Rica.

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

h) Implementar con la UTGV, en un plazo de 90 días hábiles, la elaboración y puesta en práctica de un procedimiento o mecanismo que permita evaluar y verificar de forma visual la calidad de los materiales granulares antes de su uso, así como las condiciones referentes al transporte (Transportista, placa, N° marchamo, cantidad, tipo de material, uso, etc.).

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

i) Coordinar con la UTGV, en un plazo de 90 días hábiles, la elaboración y puesta en práctica de un procedimiento o mecanismo que permita evaluar y verificar de forma visual la calidad de la mezcla asfáltica antes de su uso, las condiciones referentes al despacho de la mezcla (Contratista, Proyecto, Destino, Planta, Fecha, Transportista, Placa, N° marchamo, Cantidad, Hora de salida, temperatura de salida, Firma, etc.), así como la recepción de la mezcla en sitio (Hora de llegada, Temperatura de llegada, Hora de colocación, Temperatura de llegada, Uso del material, Kilometro inicial, Kilometro final, observaciones, Nombre inspector y firma, etc.). (Los ítems indicados son únicamente de referencia).

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

j) Diseñar en un plazo de 60 días naturales, una estrategia institucional a través de la cual los funcionarios institucionales encargados de contratación pública incursionen en capacitaciones de acuerdo con la normativa vigente en temas como: Ley de Contratación Pública y su Reglamento, Reglamento para el Reajuste de Precios en los Contratos de Obra Pública de Construcción y Mantenimiento, Sistema Integrado de Compras Públicas "SICOP"

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

k) Emitir una orden a la UTGV a efecto de que, a partir del 2do semestre del año 2024, se proceda a adjuntar en los expedientes de los proyectos que se ejecuten: El Presupuesto Detallado, Memoria de Cálculo de la Estructura de Costos del Proyecto, Memoria de Cálculo del Costo Horario de la Maquinaria. Además de que se proceda a estandarizar en los expedientes de proyecto, las unidades variables, formulas y datos que forman parte de los cálculos de rendimiento, costos unitarios, costos horarios, estructuras de costos y porcentajes de reajustes (porcentaje o monto proyectado necesario para reconocer esta

obligación contractual). De conformidad con las condiciones de trabajo reales de cada proyecto.

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

l) Elaborar en un plazo de 90 días naturales en coordinación con las instancias administrativas correspondientes, la implementación de procedimientos oficiales relacionados con los procesos que se verifican en la gestión de reajuste de precios en cada una de las unidades responsables de los respectivos trámites, así como los lineamientos para solicitar el reajuste o reclamo a la Institución. Igualmente elaborar una planificación para el pago de dichos compromisos y la reestructuración del plan anual de intervención con base en los recursos con que cuente la unidad.

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

m) Requerir al Ingeniero vial que, en la planificación de cada proyecto, se implemente un diagrama o croquis de ubicación de los ensayos por realizar, así como un número representativo de muestras de laboratorio que le permitan verificar la calidad y asegurar que se obtendrán resultados confiables. Con esta información el profesional como responsable de la fiscalización técnica emitirá un informe interpretativo con los resultados obtenidos en los estudios realizados, en el cual se indique: *(Conclusión 3.8)*

- Datos del proyecto: nombre, ubicación, pruebas realizadas, etc.
- Porque se realiza el estudio: control de calidad, deterioros prematuros, etc.
- Resultados obtenidos: estudio de laboratorio
- Interpretación o análisis de la información.
- Recomendaciones

Para dar por atendida esta recomendación, en el plazo de un mes, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

n) Ordenar al Ingeniero Vial de forma inmediata las acciones que correspondan a efectos de que se incorpore en los expedientes de las contrataciones 2020LA-000008-01, 2021LA-000002-01, 2021LA-000004-01 y en contrataciones futuras copias de las bitácoras de la empresa que desarrolla el proyecto. Asimismo, como parte del cumplimiento de la normativa del CFIA, las anotaciones se realizarán en la Bitácora Digital para el control de proyectos del CFIA y los profesionales responsables anotarán como mínimo lo que indica el artículo 14 del Reglamento Especial de la Bitácora Digital para el Control de Proyectos.

Para dar por atendida esta recomendación, en el plazo de un mes, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

o) Ordenar al Ingeniero Vial, que, en lo sucesivo, en los proyectos viales que lo requieran, la Municipalidad contrate a un ente distinto al que utiliza el contratista, las pruebas de laboratorio sobre la calidad de los materiales que se utilizan, con el fin de ejercer un control cruzado sobre la razonabilidad de los resultados de las pruebas de laboratorio que presenta el contratista con los resultados de las pruebas contratadas por la Municipalidad.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de 6 meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna

informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 d) de este informe.

p) Ordenar al Administrador Financiero realizar un estudio que permita establecer el monto de los recursos utilizados de la cuenta 152-2 (Cuenta General) para el pago de erogaciones correspondientes a la cuenta 8114, de manera que, una vez cuantificada la suma utilizada, sea reintegrada a la cuenta 152-2 (Cuenta General).

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de 2 meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 e) de este informe.

q) Elaborar un plan de acción para la prevención y atención de eventos provocados por fenómenos como inundaciones, deslaves de terrenos, estado de puentes o pasos de quebradas que pongan en riesgo, dificulten o interrumpan el acceso a las diferentes comunidades del distrito. Para tal fin, en el plazo de seis meses se debe contar con una propuesta que satisfaga los requerimientos que se solicitan en la Ley 9329 y su reglamento en cuanto al sistema de información de emergencia.

Para dar por atendida esta recomendación, debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 f) de este informe.

r) Ordenar al encargado de maquinaria, que en lo sucesivo se estipule en los formularios que se llevan para el control de entrega de combustible al equipo automotor de la Municipalidad y en especial a la maquinaria que se utiliza en la UTGVM para la atención de la red vial cantonal, tanto la fecha, el nombre y la firma de la persona que entrega el combustible como de la persona u operador del equipo haciendo constar que lo recibió a satisfacción, en virtud de fortalecer la observancia de lo que establece el artículo 4 de la Ley 9329 acerca de la responsabilidad por la ejecución presupuestaria, una vez realizada la transferencia de la competencia.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de 2 meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.1 f) de este informe.

s) Ordenar al Administrador Financiero que en conjunto con la encargada de Presupuesto se realice un análisis de los gastos de los 8114 cargados como materiales y que de acuerdo a sus características debió rebajarse de bienes duraderos, para que una vez cuantificado su monto se hagan los ajustes presupuestarios correspondientes y de ser procedente se realicen los ajustes contables que se deriven de ese análisis.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de 2 meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.2) de este informe.

t) Elaborar y someter a aprobación del Concejo Municipal, políticas para la obtención de financiamiento (endeudamiento) que contemplen los aspectos legales, técnicos, económicos y financieros que sean necesarios, así como de gestión de los recursos obtenidos por este medio, de tal manera que se permita hacer uso de esos recursos de una manera eficiente y al menor costo posible para la institución en la atención de la red vial distrital.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de 2 meses contado a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en el punto 2.3) de este informe.

u) Realizar un análisis del “Reglamento interno de horas extra”, y actualizarlo en lo que corresponda, para que el pago de horas extra doble sea contemplado dentro de esa normativa de acuerdo con la legislación laboral existente, ya que su artículo 4 únicamente se estipula que la jornada extraordinaria la pagará la institución con 50% (tiempo y medio) más, de los salarios que este devengando el servidor en el momento.

Esta recomendación debe estar atendida en un plazo de 2 meses contados a partir de la fecha de recibo del presente informe y se dará por cumplida con el envío a la auditoría Interna de una copia de las acciones llevadas a cabo. Al respecto véase lo comentado en los puntos 2.4) de este informe.

v) Coordinar con Proveeduría la realización de un inventario integral de los activos bajo la responsabilidad de la UTGVM, para que se establezcan los controles pertinentes y medidas de seguridad necesarias, en cuanto a la entrega de los materiales, alcantarillas, equipos y suministros que se custodian en las bodegas de la UTGVM.

Esta recomendación debe ser atendida en el plazo de 2 meses contados a partir de la fecha de recibo del presente informe y para darla por atendida se debe remitir un oficio a la Auditoría Interna informando las acciones adoptadas. Al respecto véase lo comentado en los puntos 2.3) de este informe.

5. CONSIDERACIONES FINALES

5.1 La información que se solicita en este informe para acreditar el cumplimiento de las recomendaciones anteriores, deberá remitirse, en los plazos y términos antes fijados, a la Auditoría Interna.

5.2 Se recuerda a la Administración la obligatoriedad de analizar e implementar las recomendaciones emitidas por la Auditoría Interna, en cumplimiento de lo establecido por el artículo 12, inciso c) de la Ley General de Control Interno, N° 8292.

5.3 Finalmente, se recuerda a la Administración que, para el cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el presente informe, se debe observar lo que al respecto disponen los artículos 36, 37 y 38 de la misma Ley General de Control Interno.

NOTA. DOCUMENTO COMPLETO SE LOCALIZA EN EL EXPEDIENTE DE ESTA ACTA

PRESIDENTE a.i. usted no había detectado esto antes

LIC. ROJAS. Desde el 2019 hice un informe al respecto y todavía las advertencias dadas se están arrastrando

PRESIDENTE ai. ¿Don William no es cierto que usted forma parte de la comisión vial distrital? Yo pregunte aquí varias veces si se reunían y decían que si

WILLIAM. Hace como seis meses iba a renunciar por lo mismo no se reúnen y todo es por whatsapp

PRESIDENTE a.i. William porque usted no informo que no se estaban reuniendo

WILLIAM. Si se reunían solo que virtual lo que no me gusta es que no se pasaran las actas yo le dije a Favio que yo aceptaba pero que Donald pasara las actas.

Se hacen otros comentarios y se retira

PRESIDENTE: ya escuchamos y discutimos el informe de la auditora, vamos a someterlo a votación

CONSIDERANDO:

- Que se ha conocido el Informe de auditoria denominado informe de auditoría de carácter especial sobre la evaluación de los controles establecidos por el concejo municipal de distrito de Cóbano en la ejecución de obras viales con cargo a los recursos provenientes de las leyes números 8114 y 9329 para el periodo 2021-2023”

ACUERDO N°1

Con tres votos presentes a favor SE ACUERDA: “1.1. Dispensar del tramite de comisión”. ACUERDO UNANIME

1.2. Aprobar en todas sus partes el informe de la auditoría denominado INFORME DE AUDITORIA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LA EVALUACION DE LOS CONTROLES ESTABLECIDOS POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE DISTRITO DE COBANO EN LA EJECUCION DE OBRAS VIALES CON CARGO A LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS LEYES NUMEROS 8114 Y 9329 PARA EL PERIODO 2021-2023.

1.3. Solicitarle a la administración se inicie con el cumplimiento de cada una de las recomendaciones emitidas en tan importante informe y se nos haga llegar copia de lo actuado y notificado a la auditoria. *****

1.4. Solicitarle a la administración se nos remita lo antes posible, todo lo que requiere aprobación de este Concejo, a fin de que las comisiones lo puedan analizar y emitir dictamen y se pueda tomar los acuerdos lo antes posible, para agilizar y hacer más eficiente el actuar de la administración”. ACUERDO UNANIME. Votan a favor los Concejales William Morales Castro, Manuel Ovares Elizondo y Kemily Segura Briceño (quien asume la curul de propietaria ante la ausencia del Concejal propietario Minor Centeno Sandí

*****U.L.*****

PRESIDENTE. Al ser las diecisiete horas con treinta y cinco minutos se da por finalizada la sesión. Buenas tardes.

Sr. Manuel Ovares Elizondo
PRESIDENTE a.i.,

Sra. Roxana Lobo Granados
SECRETARIA